VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 134)
z dnia 17 kwietnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 134)

17 kwietnia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– poprawkę zgłoszoną w czasie drugiego czytania, w dniu 17 kwietnia 2013 r., do komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (druki nr 1183 i 1230);

– informację ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej na temat aktualnego stanu funkcjonowania systemu viaTOLL i jego wpływu na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Magdalena Jaworska** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Bolesław Milewski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Lenkiewicz** dyrektor Sekcji Serwisowej Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Mirosław Maksimiuk** zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Marek Cywiński** dyrektor zarządzający Kapsch Telematic Services wraz ze współpracownikami, **Hubert Jóźwik** przewodniczący Związku Zawodowego Inspektorów Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Piotr Liwiński** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników „Galicja", **Mieczysław Marosz** dyrektor w Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz **Sebastian Chwalibogowski** przedstawiciel Stowarzyszenia na Rzecz Wiedzy i Informacji Transportu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Grażyna Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Michał Baranowski** i **Dariusz Dąbkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam państwa, proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny posiedzenia panie posłanki i panowie posłowie otrzymali wraz z zawiadomieniem o posiedzeniu. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu odnośnie do proponowanego porządku. Nie widzę zgłoszeń w tej sprawie, w związku z powyższym uznaję, że proponowany porządek obrad został przyjęty.

Serdecznie witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza oraz towarzyszących mu współpracowników, witam panią dyrektor Jaworską z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, witam przedstawicieli zarządcy systemu – firmy Kapsch, reprezentantów strony społecznej i posłów, członków Komisji Infrastruktury.

Pkt 1 posiedzenia przewiduje rozpatrzenie poprawki zgłoszonej w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, druki nr 1183 i 1230.

Bardzo państwa proszę o zachowanie spokoju na sali. Rozpoczęliśmy już obrady i głośne rozmowy przeszkadzają w ich prowadzeniu.

Proszę o zabranie głosu pana przewodniczącego Józefa Rackiego.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, z upoważnienia Klubu Polskiego Stronnictwa Ludowego wycofuję przedłożoną w czasie drugiego czytania poprawkę do projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. W ten sposób zakończyliśmy realizację pkt 1 porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia. Można powiedzieć, że idzie nam bardzo dobrze – jak na razie.

Przechodzimy do pkt 2. Cieszy się on nieco większym państwa zainteresowaniem. Tak przynajmniej wynika ze składu gości przybyłych na posiedzenie Komisji. Ten punkt porządku obrad jest poświęcony informacji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej na temat aktualnego stanu funkcjonowania systemu viaTOLL i jego wpływu na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości. Oddaję głos panu ministrowi Jarmuziewiczowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Z oczywistych względów będę się wspierał w swoim wystąpieniu zarówno posiłkami ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jak i departamentu transportu naszego ministerstwa, ale na wstępie przypomnę w ujęciu historycznym wydarzenia, które miały miejsce.

Zapewne państwo pamiętacie, że od lipca 2011 r. mamy elektroniczny system poboru opłat. Wcześniej borykaliśmy się z systemem winietowym. Ten system likwidowaliśmy przez lata, budził on rozmaite kontrowersje, był oceniany raz lepiej, raz gorzej – spoglądam w tym momencie w stronę przedstawicieli przewoźników – ostatecznie udało się nam z tego systemu wycofać, mimo iż nie była to operacja łatwa i prosta.

Z punktu widzenia strony rządowej efekty działania i wpływy osiągane z systemu viaTOLL są zgodne z oczekiwaniami. Zakładaliśmy otrzymanie określonych wpływów na konto Krajowego Funduszu Drogowego i te projekcje obecnie się potwierdzają. Nie spierając się o pojedyncze procenty, można powiedzieć, że wpływy są mniej więcej na tym poziomie, jakiego się spodziewaliśmy.

Jesteśmy w ciągłym kontakcie z branżą przewoźników. Na podstawie naszych rozmów można stwierdzić, że jak w każdym systemie informatycznym tak i w systemie viaTOLL zdarzają się operacje, które mogą budzić pewne wątpliwości. Tak wygląda rzeczywistość. Jeśli rejestracja zdarzeń jest liczona w milionach operacji, to mogą się pojawić jakieś wątpliwości związane z tym, że ktoś ma zapłacić, a ktoś płacić nie musi. Uważam, że bardzo dobrze się stało, że na ten temat możemy porozmawiać na forum sejmowej komisji.

Jeżeli chodzi o kwestię systemu egzekucji i karania za niepobieranie opłat, to on również budzi dość duże emocje. Mam nadzieję, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury również będziemy mogli o tym podyskutować. Oczekiwałbym, że od strony społecznej usłyszymy, co w tym systemie nie funkcjonuje jak należy, co trzeba poprawić. Wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad organizowaliśmy już spotkania z przedstawicielami strony społecznej, które miały służyć definiowaniu problemów związanych z karaniem przewoźników. Mam wrażenie, że na tym polu dokonaliśmy jakiegoś postępu, chociaż – być może – nie był on aż tak znaczący, żeby usatysfakcjonował tych, którzy są karani.

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to w tej chwili chciałbym przekazać głos panu dyrektorowi. Po moim krótkim wprowadzeniu pan dyrektor przedstawi szczegółowe informacje na temat funkcjonowania systemu viaTOLL.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, otrzymaliście – jako członkowie Komisji Infrastruktury – ministerialną informację na temat funkcjonowania krajowego systemu poboru opłat. Jeżeli chodzi o opłatę elektroniczną, to pan minister mówił już generalnie, że wpływy są na poziomie wcześniej szacowanym. Dodam do tego, że na dziś z tytułu poboru opłaty elektronicznej wpłynęło, z delikatnym opóźnieniem, 1.387.000 tys. zł z tytułu poboru opłat od pojazdów ciężarowych i 208.000 tys. zł z tytułu poboru opłat od pojazdów osobowych.

System działa od 1 lipca 2011 r. Od tego czasu nastąpiły trzy rozszerzenia systemu. Ostanie miały miejsce w styczniu i w marcu bieżącego roku. Łącznie sieć dróg objęta systemem urosła do 2191 km. Aktualnie z tej sieci pobiera się opłaty. Dla tego rodzaju przedsięwzięć typowa jest sezonowość w pobieraniu opłat. Spadek przychodów występuje w okresie zimowym i wczesnowiosennym. Niebawem, wraz z mijającymi miesiącami, wpływy powinny się zwiększać.

Jeśli chodzi o poziom miesięcznych wpływów, to obecnie wynosi on od 60.000 tys. do 70.000 tys. zł. Oczekujemy, że w związku z sezonowością nasilenia ruchu, w najbliższych miesiącach wpływy osiągną 80.000 tys. zł, a nawet przekroczą tę kwotę i w miesiącach letnich dojdą do poziomu 90.000 tys. zł. W każdym razie, plan wpływów został zrealizowany, a plan rozszerzeń jest realizowany. Kolejne rozszerzenia powinny nastąpić w drugiej połowie bieżącego roku. Zgodnie z głównym celem rozszerzania systemu, będzie on w pierwszej kolejności wzbogacany o nowobudowane odcinki dróg szybkiego ruchu, autostrad i dróg ekspresowych.

To wszystko tytułem wprowadzenia. Z pewnością będziecie mieć państwo pytania. Dysponujemy szczegółowymi informacjami i deklarujemy gotowość udzielenia odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Panie ministrze, czy w tej chwili, pana zdaniem, powinien wypowiedzieć się jeszcze przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy oczekujecie już na pytania ze strony posłów i naszych gości i dopiero po ich zadaniu ustosunkujecie się do poruszonych kwestii?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Myślę, panie przewodniczący, że zaczekamy na pytania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. W takim razie, kto z pań lub panów posłów chce zabrać głos na ten temat? Nie widzę chętnych parlamentarzystów, w takim razie damy szansę przedstawicielom strony społecznej. Bardzo proszę, kto z państwa chce się wypowiedzieć? Pan przewodniczący Milewski, bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesław Milewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowne panie posłanki i szanowni panowie posłowie, kiedy słyszę wypowiedzi urzędników na temat systemu poboru opłat, to proszę mi wierzyć, w kieszeni otwiera mi się nóż. Panie ministrze, osobiście pana szanuje, ale już nie mogę dłużej wytrzymać. Bardzo proszę, żeby nie robić nas „w balona".

Po pierwsze, zostały utworzone odcinki płatne, ale proszę zobaczyć, w jaki sposób cały proces się odbywa. W żadnym kraju, który jest państwem demokratycznym, takie działanie nie byłoby dozwolone. Zacznijmy od rogi nr 10. Opłaty pobiera się za nacisk na oś. Dopuszczalne jest 11,5 tony. Obowiązuje za Stargardem, chyba do miejscowości Świerzno, o ile dobrze pamiętam nazwę. Od Świerzna do obwodnicy bydgoskiej jest 10 ton. I proszę zwrócić uwagę, jak to działa. Co się dzieje? W rejonie Piły jest bramownica i waga. Człowiek wjeżdżający z zagranicy posiada prawidłowy nacisk 11,5 tony, ale jak go złapią przed obwodnicą bydgoską, to przekroczy dopuszczalny nacisk na oś. Co w tej sytuacji ma zrobić przewoźnik? Co ma zrobić nasz kontrahent, który ładuje nam towar na samochód? Czy ma zbudować magazyny po drodze, żeby móc rozładować za ciężkie

samochody? Polska jest chyba jedynym krajem na świecie, gdzie coś takiego może się zdarzyć.

Ostatnio byłem w Brazylii i obserwowałem tamtejszą rzeczywistość. W Brazylii, proszę państwa, przesuwa się osie, aby uzyskać właściwy nacisk, ale nie tworzy się nowych przepisów na wybranych odcinkach dróg. Nie wiem tego z całą pewnością, ale najprawdopodobniej mamy do czynienia z normalnym przestępstwem.

Byłem nastawiony na współpracę. Szedłem na kompromisy, uczestniczyłem w spotkaniach i rozmowach, ponieważ wierzyłem, że ministerstwo wszystko odpowiednio załatwi. Cały czas dostrzegam, że chęci ze strony niektórych osób nadal są bardzo duże, żeby wszystko odpowiednio uregulować, ale niestety, mamy do czynienia z państwem urzędnika. Co to oznacza? Oznacza to, że urzędnicy mają, za przeproszeniem, gdzieś obowiązujące prawo. To oni rządzą i to oni stawiają nam warunki.

Skoro już o tym mówimy, to, panie przewodniczący i panie ministrze, w dniu 2 marca 2012 r. wysłaliśmy pismo, w którym zwracaliśmy uwagę na drogę płatną na odcinku A18 o długości 71 km, biegnącą od granicy z Niemcami w Olszynie do skrzyżowania węzła z drogą 297. Szanowni państwo, pojedźcie tam i przekonajcie się na własne oczy, jak to wygląda. Kierowcy skarżą się wręcz na kłopoty z żołądkiem, w ich samochodach urywają się błotniki itd. Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Krajowych i Autostrad poinformował nas, odpowiadając na pismo, że nie planuje się zniesienia opłat na tym odcinku. Jeżeli tak, proszę państwa, to my wystąpimy o odszkodowanie za uszkodzenia w naszych pojazdach. Tamtej drogi chyba nikt nie kontroluje. Dziury w nawierzchni są tak duże, że stwarzają realne zagrożenie bezpieczeństwa dla kierowców.

Po tamtym piśmie, ponieważ reakcja na nie była taka jak opisałem, w tym roku wystosowaliśmy kolejne pismo do pana Lecha Witeckiego, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. I co? W ogóle nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Poinformowaliśmy także o sprawie pana ministra Nowaka. Także bez reakcji. O czym to świadczy? Świadczy to o tym, że obywatel w Polsce nie jest godzien zwracać się do władzy w jakiejkolwiek sprawie.

Szanowni państwo, sprawdźcie, czy jest w Europie inny kraj, w którym opłaty nalicza się za poszczególne krótkie odcinki. Przepis mówi wyraźnie o ciągu dróg, a nie o odcinkach dróg. Ciąg dróg to np. trasa od granicy do Warszawy, a nie od granicy do Poznania. Podaję ten odcinek jako przykład. Czy to świadczy, że nasz kraj został zorganizowany w sposób ułatwiający życie przedsiębiorcom? Na pewno nie. Myślę, że władza wykorzystuje sytuację. Doprowadziła ona do takiego stanu, że głupcy muszą płacić i siedzieć cicho.

Proszę państwa, nasze problemy to nie tylko to, co przedstawiłem. Są jeszcze inne aspekty. Proszę zauważyć, jak wygląda kwestia higieny na przejściach granicznych. Gdzie są odpowiednie parkingi? Przecież my wnosimy odpowiednie opłaty. Tak jak się nazywam Milewski, zapewniam państwa, że polski transport nie będzie już dłużej wykorzystywany. Oczywiście, dziękujemy Sejmowi, dziękujemy poszczególnym posłom za to, co zrobili dotychczas, jednak od tego momentu, gdy zaczęły funkcjonować płatne autostrady, może ktoś raczy mi wskazać, w jakim państwie są takie odcinki, a nie całe trasy?

Pokazuje się dziś, jakie robimy wpływu do budżetu. Proszę państwa, jeżeli tak, to przewoźnik nie może być karany za przeciążenie osiowe na odcinku, którym dojeżdża do następnego płatnego. Trzeba wziąć pod uwagę, że wszystkie europejskie przepisy mówią, iż 80% nacisku na oś musi przypadać na oś ciągnącą.

Proszę państwa, jeżdżę po Polsce, spotykam się z przewoźnikami i naprawdę, nie mam żadnej przyjemności w zbieraniu cięgów. W transporcie pracuję pięćdziesiąt lat, ale takiego totalitaryzmu jak teraz nie było w tej branży nawet w okresie socjalizmu. Przykład: kiedyś, jak kierowca został przyłapany, to go ukarano, ewentualnie została mu odebrana premia, ale to, co dzieje się teraz jest nie do przyjęcia. Obecnie za każdą bramownicę jest 3 tys. zł. Wszystkie pojazdy mające wejść w system są rejestrowane, ale co się dzieje? Kolega z Poznania opowiadał mi historię, że jego pojazdy mają pierwsze litery rejestracji PO, ale system czyta je jako P zero, co skutkuje tym, że przewoźnik musi płacić 3 tys. zł. W piśmie, jakie otrzymał, żeby było śmieszniej, podpisanym przez zespół viaTOLL, żąda się od niego najpierw wniesienia zapłaty, a później może się ewen-

tualnie od tego odwołać. Czy to jest po ludzku normalne postępowanie? Nie. Tak jak powiedziałem, to jest dyktatura urzędnicza.

Kolejna kwestia: 3 tys. zł za przejechaną bramkę, czy urządzenia działa, czy nie działa. Szanowni państwo, trochę świata zwiedziłem. Przez dwie kadencje byłem wiceprezesem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i jeździłem w związku z tym do Genewy, ale nigdzie nie widziałem takich sytuacji, jak w Polsce. Gdy ktoś przejechał odcinek drogi i nie zapłacił albo urządzenie rejestrujące działało wadliwie, wystarczyło złożyć wyjaśnienie, co było powodem braku wniesienia opłaty. Jeżeli wina leżała po stronie przewoźnika, musiał on zapłacić karę w wysokości do 100 euro. Zwróćcie państwo uwagę, że kara 100 euro jest za przejechanie całej drogi, np. od granicy do Hamburga, a nie odcinka. Czyli płaci się 100 euro kary i dodatkowo wnosi zaległą opłatę wraz z należnymi odsetkami. U nas, w Polsce, za jedną bramownicę, nie wiem, jak często są one ustawiane, płaci się 3 tys. zł, czyli ponad 700 euro. W tej sytuacji proponuję, żeby ludzie, którzy ustawiali te bramownice, założyli firmy transportowe, a ja przyjdę do pracy w ministerstwie. Zobaczymy wówczas, jak będą prowadzili biznes.

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, całe zło tkwi w urzędnikach pracujących w GDDKiA i w departamencie drogowym. Obok mnie siedzi nasz prawnik. Dziś rozmawialiśmy na ten temat, że wystąpimy do Brukseli, do Komisji i przedstawimy, jak wygląda nasza sytuacja. Prawdopodobnie po tym znowu stanę się wrogiem tych instytucji, ale trudno. Cieszymy się, że posłowie i ministerstwo wiele nam pomogli, ale w kwestii dróg uczyniliście z nas kopciuszków. Mamy siedzieć cicho i patrzeć, czy nie jedzie Inspekcja, której urządzenia, mówiąc przy okazji, również nie do końca wiadomo jak działają.

Proszę państwa, obserwuję te kwestie od pierwszego dnia powołania do życia Inspekcji. Miała ona pomagać firmom transportowym, a czym się stała? Jest to najbardziej restrykcyjna organizacja, gorsza od policji. Potrafi jedynie karać. Nie udziela żadnych wyjaśnień. Można do niej występować o wyjaśnienia, ale nic to nie daje. Lepiej nic nie pisać, czekać aż oddadzą sprawę do sądu i dopiero walczyć. Może się uda.

Przepraszam za swoje wystąpienie, ale proszę mi wierzyć, że już nie mogę dłużej wytrzymać nerwowo. W miniony piątek było zebranie w Zielonej Górze, na którym wspominano o tej fatalnej drodze. Ludzie cały czas mnie pytają, co wy tam robicie, w tej Warszawie? Proszę państwa, chciałbym, aby pani dyrektor z GDDKiA lub pan dyrektor z ministerstwa pokazali panu przewodniczącemu i panu ministrowi, jak ta droga wygląda. To jest przykład drogi płatnej. Bardzo bym o to prosił. Na sali są przewoźnicy, niech oni usłyszą, jak ta droga wygląda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Kto następny chce zabrać głos? Przypominam, żeby się przedstawiać przed zabraniem głosu. To jest potrzebne do protokołu. Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Inspektorów Transportu Drogowego Hubert Jóźwik:

Dziękuję, panie przewodniczący, nazywam się Hubert Jóźwik i jestem przewodniczącym Związku Zawodowego Inspektorów Transportu Drogowego. Szanowny panie ministrze, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, niestety, ale muszę zgodzić się z tym, co powiedział pan przewodniczący Milewski. Poruszył on bowiem temat, który my chcieliśmy przedstawić w trakcie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Chodzi mi o wysokość kar nakładanych za przejazd przez bramownicę bez opłaty. Pan przewodniczący Milewski nie podkreślił wystarczająco wyraźnie, że te kary nakłada się na kierowców. Karane są osoby fizyczne, a nie przedsiębiorstwa.

W naszym odczuciu dziwną, paradoksalną jest sytuacja, w której nie ma ograniczenia wysokości nakładanych kar. Skutkuje to tym, że jeśli kierowca przejedzie przez dziesięć bramownic, musi zapłacić karę w wysokości 30 tys. zł, a jeśli minie 20 bramownic, zapłaci 60 tys. zł. W czym tkwi paradoks? W tym, że w ustawie o transporcie drogowym znajduje się ograniczenie wysokości kar nakładanych na przedsiębiorstwo do kwoty 10 tys. zł. Oznacza to, że dla przedsiębiorstwa najwyższa kara to 10 tys. zł, a dla kierowcy,

który zarabia często kilka tysięcy złotych, a właściwie dwa lub trzy tysiące, wysokość kary jest nieograniczona.

Nie mogę także pominąć kwestii związanej z dyskryminacją polskich kierowców. Chodzi mi o kierowców, a nie o przewoźników. Na czym polega ta dyskryminacja? System działa w ten sposób, że wyłapuje numery rejestracyjne pojazdów, a w konsekwencji przewoźnik jest zobowiązany do wskazania kierowcy, który dopuścił się danego naruszenia. Druga opcja jest taka, że radiowóz zatrzymuje pojazd bez odpowiednich środków na koncie, a inspektorzy przeprowadzają rutynową kontrolę i sprawdzają, czy w dniach, kiedy nastąpiło naruszenie, jechał właśnie ten, a nie inny kierowca. Sprawdzenie jest dokonywane na podstawie „wykresówek" lub karty kierowcy, na której zapisana jest jego aktywność. Polskiego kierowcę można zweryfikować rok wstecz, ukraińskiego – tydzień wstecz, a pochodzącego z innego kraju Unii – 28 dni wstecz. Oznacza to, że jeśli raz na tydzień polski kierowca przejedzie bramownicę bez środków pieniężnych, to zapłaci krotność tygodni w roku. Obcokrajowiec spoza Unii zapłaci tylko raz, a z Unii – maksymalnie cztery razy.

W związku z tym, co przedstawiłem, mamy sugestię, aby uściślić zapis art. 13k. Poza tym, dla nas nie jest do końca jasne, dlaczego my, jako inspektorzy transportu drogowego, mamy nakładać krotność kar. Brzmienie art. 13k nie jest skomplikowane. Jeśli państwo pozwolą, to zacytuję: „Za przejazd po drodze krajowej kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną: 1) bez uiszczenia tej opłaty wymierza się karę pieniężną w wysokości 3 tys. zł; 2) bez uiszczenia tej opłaty w pełnej wysokości wymierza się karę w wysokości 1,5 tys. zł". Jak widać, nigdzie w tym artykule nie ma mowy o jakiejkolwiek krotności. Dla nas pozostaje niezrozumiałe, dlaczego tak wysokie kary mają być nakładane na kierowców. Dlaczego karze się kierowców, a nie przedsiębiorców? Wiadomo przecież, że viaboxy, a więc urządzenia, które posiadają środki pieniężne, które są ściągane w postaci opłat, są kupowane przez przewoźników, czyli przedsiębiorców. Viaboxy są doładowywane przez przedsiębiorców, ale konsekwencje za brak środków ponoszą kierowcy. Nie rozumiemy tej konstrukcji i wydaje się nam, że ta kwestia musi zostać szybko zmieniona. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, kolejny pan, który się zgłaszał.

Przewodniczący Regionu Dolny Śląsk Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Włodzimierz Balcerek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Włodzimierz Balcerek i reprezentuję region Dolnego Śląska w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałbym wrócić jeszcze na chwilę do tego nieszczęsnego odcinka drogi A18 od Olszyny do Krzywej, o którym wspomniał pan przewodniczący Milewski. Ostatnio mieliśmy spotkanie przewoźników z regionu Dolnego Śląska i ci ludzie są bardzo zbulwersowani. Na to spotkanie przyjechali oni z częściami od samochodów. Przywieźli duże grille, które odpadają od nowych aut jeżdżących po tej drodze. Uskoki na tej drodze mają po pięć, sześć centymetrów. Jeśli koło uderzy w taki uskok, to pękają druty w oponach. Przewoźnicy przywieźli i pokazali, jak wyglądają nowe opony po pokonaniu tej drogi.

Proszę państwa, apeluję, żebyście się zastanowili. Pisaliśmy pisma w sprawie zrezygnowania z opłat – nic to nie dało, pisma, żeby naprawić tę drogę – też nic to nie dało. W tej chwili proponujemy, aby w ogóle zamknąć ten odcinek jezdni, a ruch puścić tylko jedną nitką. Najlepiej, gdyby tak zrobiono. Szanowni państwo, autostrady się budowało, ale ten kawałek zostawiono. Przypomina to sytuację, w której gospodyni myje swoją kuchnię tylko na środku pomieszczenia, kąty pozostawia zabrudzone. To jest, mówiąc delikatnie, karygodne. Proszę, żebyście się państwo nad tym zastanowili.

Górny i Dolny Śląsk są gotowe doprowadzić do protestu w okresie największego natężenia ruchu z zagranicy. Na każdym spotkaniu z przewoźnikami stamtąd ta sprawa jest poruszana i przedsiębiorcy naciskają na podjęcie działań. Apelują do nas, żebyśmy tę kwestię rozwiązali, zanim dojdzie do jakiejś tragedii. Auta po tej drodze jadą wężykiem, tak ciężarówki, jak i samochody osobowe. Zapraszam państwa, przyjedźcie

i zobaczcie jak to wygląda. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie widzi tego problemu, może się tym w ogóle nie interesuje. Nie widzą tego również inspektorzy, nawet policja tego nie monitoruje. Proszę państwa, tą sprawą trzeba się zająć i to jak najprędzej.

Kolejna sprawa, którą chciałbym poruszyć, jeśli już jestem przy głosie, wiąże się ze zjazdem w Pietrzykowicach. W planach jest zamknięty zjazd. Szanowni państwo, zbudowano wiele centrów logistycznych. Setki aut przyjeżdżają do rozładunku. Prawdopodobnie planowane jest zamknięcie tego zjazdu. Chciałbym, aby właściwe osoby zastanowiły się nad tym pomysłem. Zamknięcie zjazdu to ponowne przejazdy po wioskach, a nie będzie to możliwe, ponieważ należy spodziewać się protestów i kolejnych „chryi". Pozwoliłem sobie wspomnieć o tej kwestii, korzystając z faktu, że zabieram głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca ze strony społecznej.

Wiceprzewodniczący OZPTD Andrzej Olechnicki:

Nazywam się Andrzej Olechnicki i reprezentuję OZPTD. Szanowni państwo, każdy z nas, siedzących na sali po stronie społecznej, był lub jest przedsiębiorcą. Jeśli jeszcze nie jest, to zapewne niebawem będzie. To, co obserwujemy w kwestii zarządzania całym systemem, jest co najmniej dziwne. Jak to się dzieje, że prywatna firma otrzymuje od naszego państwa w darze Inspekcję Transportu Drogowego do kontroli istniejącego systemu? Jeżeli ktoś bierze pieniądze za nadzór nad systemem, to powinien go również kontrolować.

Dlaczego o tym w ogóle mówię? Wielokrotnie przedstawicielom Inspekcji Transportu Drogowego zadawaliśmy pytanie: „Panowie, powiedzcie nam, czy jesteście w stanie posiadanym przez was sprzętem skontrolować prawidłowość funkcjonowania bramki?" – pytaliśmy ich o to, czy mogą sprawdzić bramownicę, czy mogą skontrolować, czy viabox, w jaki wyposażono nasz pojazd, działa w sposób prawidłowy? Wiadomo, że urządzenia może się zaciąć i pojawią się z tego tytułu problemy. Takie rzeczy się zdarzają w całej Europie, ale tam wszystko jest załatwione zdroworozsądkowo. Wiadomo, że jeśli jadę po określonym odcinku drogi i w pewnym momencie nie dokonałem zapłaty, to otrzymuję rachunek, który mnie informuje – panie Olechnicki, na takim a takim odcinku nie opłacił pan kwoty za przejazd. Na zaległą zapłatę ma pan siedem dni. I to wszystko. Temat przestaje istnieć.

A co się dzieje w takiej sytuacji u nas? Niestety, nakłada się kary idące w tysiące złotych. Przeprowadziliśmy badania, dlaczego tak się dzieje. Jakie były ich wyniki? Okazało się, że umowa podpisana z firmą Kapsch nie przewiduje czegoś takiego jak fakturowanie. Może warto by ją rozbudować o możliwość fakturowania i zaprzestać takiego cyrku jak w tej chwili, że ludzie mają do zapłaty po 240 tys. zł? Jeździmy po całej Europie. Nigdzie nie mamy takich problemów. Jedyny kraj, gdzie one występują, to Polska.

Budowaliśmy Inspekcję Transportu Drogowego. Wszyscy wiemy jak było. Inicjatywa została odrzucona. Sprawa została przepchana dodatkowym rozdziałem XII w ustawie o transporcie, żeby inspekcja w ogóle powstała. Obiecywano nam, jakiż to luksus będziemy mieć jako przedsiębiorcy, kiedy inspekcja wreszcie powstanie. Dlatego z taką wielką nadzieją wspieraliśmy ten projekt. A co się okazało? Jak sprawy mają się dziś? Inspekcji już praktycznie nie mamy. Nie ma ona czasu skontrolować prawidłowości wykorzystywania zezwoleń białoruskich, których za chwilę zabraknie. Nie mamy możliwości skontrolowania, co się dzieje w przewozach na potrzeby własne, rynek się rozpada.

Mili państwo, najwyższy czas, aby niektórzy panowie poszli wreszcie po rozum do głowy. Inaczej rozłożymy całą branżę. Naprawdę, dużo nie potrzeba. Wiele firm nie wyjeżdża na Zachód tylko dlatego, że nie posiadają środków na opłacenie opłat drogowych, brakuje im na paliwo. Tak dalej być nie może. Nie będziemy zawsze funkcjonować tak, że bez mrugnięcia okiem zapłacimy każdy nałożony na nas podatek. Jeśli działamy na tym samym rynku, a różnica w podatku od środków transportu pomiędzy Poznaniem a Gdynią jest na poziomie 100%, to coś chyba nie jest tak, jak być powinno? Być może

te rozważania nie są na temat dzisiejszego posiedzenia, ale z pewnością stanowią one przykład tego, w jakich warunkach funkcjonuje cała branża.

Otrzymaliśmy od państwa materiał informacyjny, z którego jasno wynika, że ponownie ktoś się „wyślizgał". Co się okazuje? Do całego systemu dołożyliśmy parę groszy. Przewidujemy, że zaczniemy zarabiać w latach następnych, ale nikt nie powiedział, ile będzie nas kosztował nadzór nad tym systemem. W planach mamy więc zapisane przychody, ale pominęliśmy koszty. Obawiam się, że w następnych latach też może się okazać, że koszty przewyższą przychody. Tego byśmy z pewnością nie chcieli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Kolejny z panów, proszę bardzo.

Dyrektor Sekcji Serwisowej Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Andrzej Lenkiewicz:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Andrzej Lenkiewicz, reprezentuję Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Wysoka Komisjo, chciałbym przypomnieć i poinformować tych, którzy o tym nie wiedzą, że pod koniec listopada 2012 r. w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli ministerstwa transportu, operatora systemu KTS, strony społecznej i GDDKiA. Podczas tego spotkania omawiano szereg nieprawidłowości związanych z funkcjonowaniem systemu viaTOLL. Wydawało się nam, że na spotkaniu osiągnęliśmy jakiś konsensus w sprawie pilnych zmian prawnych, które należy wprowadzić. Otrzymaliśmy także obietnicę, że wspomniane prace zostaną szybko rozpoczęte. W tej chwili mamy już drugą połowę kwietnia i o ile mi wiadomo, do tej pory nie pojawiły się żadne projekty zmian ustawowych, na wprowadzenie których wszyscy czekamy.

Chciałbym uzupełnić moją wypowiedź o fakt następujący – projekty zmian ustawowych dotyczących spraw, które wydawały się być względnie uzgodnione, zostały przedstawione. Dla przypomnienia: 9 kwietnia wysłaliśmy pismo do pana ministra Nowaka, które było sygnowane przez przedstawicieli trzech największych organizacji transportu drogowego w Polsce, czyli Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji. W tym piśmie ponownie przypominamy najpilniejsze sprawy, które wydają się niezbędne do szybkiego rozwiązania. Pozwolę sobie krótko omówić te zagadnienia.

Pierwszy problem, na jaki natykają się przedsiębiorcy, to nadmierne skomplikowanie systemu i nadmierne skomplikowanie rejestracji podmiotów do systemu. Istnieją dwa tryby dokonywania płatności z tytułu opłat drogowych. Jeden z nich to tzw. tryb przedpłacony, który polega na tym, że klient chcący skorzystać z danej drogi musi posiadać na swoim koncie określoną ilość środków, z których pobiera się opłatę za przejazd przez kolejne bramownice. Drugi sposób płatności to tzw. płatności odroczone. Polegają one na tym, że przedsiębiorca posiada odpowiednie zabezpieczenie, wydane w formie gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej, poręczenia operatora kart flotowych lub w inny sposób. Klient przejeżdża przez kolejne odcinki drogi, opłaty są mu z tego tytułu naliczane, a po okresie ok. dwóch tygodni otrzymuje faktury za przejechaną ilość kilometrów. O ile rozumiemy, że w przypadku klientów, którzy korzystają z płatności odroczonych, konieczne jest posiadanie wszystkich dokumentów, które umożliwią ewentualną egzekucję, czyli gwarancji lub zabezpieczenia, o tyle rejestracja w systemie przedpłaconym, gdy przewoźnik musi dostarczyć ogromny plik dokumentów włącznie z decyzją o rejestracji firmy i dowodem rejestracyjnym pojazdu, nie służy absolutnie niczemu, ponad to, aby te dokumenty znalazły się w systemie. Przewoźnik ma posiadać pieniądze na koncie i niezależnie od tego, kto jest właścicielem konkretnego pojazdu, przejazd powinien odbywać się w taki sposób, żeby można pobrać pieniądze znajdujące się na koncie przewoźnika. W sytuacji, kiedy nie dokonuje on płatności, może zostać zidentyfikowany w taki sam sposób, jak ma to miejsce obecnie. Wszelkie informacje, które są zawarte na koncie przedsiębiorcy, według naszej wiedzy, nie służą niczemu i w ogóle nie są wykorzystywane do ścigania przedsiębiorców, którzy nie wniosą opłaty w ramach systemu przedpłaconego.

Jeżeli zostanie zidentyfikowany pojazd, który nie zapłacił za przejazd przez odcinek drogi płatnej, ścieżka postępowania wygląda tak, że Inspekcja Transportu Drogowego sięga do systemu CEPIK i na tej podstawie identyfikuje pojazd oraz odnajduje przedsiębiorcę, który nie uiścił stosownej opłaty za korzystanie z drogi płatnej. Jak widać, wszystkie uciążliwości związane z rejestracją w systemie, na które jest narażony przedsiębiorca, są nikomu do niczego niepotrzebne. Wydaje mi się, że w omawianej sytuacji można wyobrazić sobie funkcjonowanie podobnego systemu, który został przyjęty w przypadku opłat za autostrady płatne, czyli anonimowych viaboxów. Myślę, że anonimowy viabox mógłby z powodzeniem funkcjonować, a dodatkowo w znaczący sposób uprościłoby to system rejestracji pojazdów.

Drugim istotnym problemem, o którym wypowiadali się także moi przedmówcy, jest kwestia wysokości nakładanych kar. Wszyscy państwo wiecie, że kary nakłada się za przejechanie bramownicy bez opłaty. Opłata, jaką należy uiścicie za przejazd bramownicy na konkretnym odcinku drogi, wynosi w niektórych przypadkach od kilkunastu do kilkudziesięciu groszy, a w niektórych złotówkę, dwa złote lub trzy złote. Kara za przejazd bez opłaty jest nieproporcjonalnie represyjna, jeżeli porównamy ją z wysokością należnej opłaty. Jeżeli za przejechanie odcinka bez opłaty w wysokości 60 groszy mam zapłacić 3 tys. zł kary, to, moim zdaniem, nie można w takiej sytuacji mówić, iż żyjemy w państwie prawa.

Podobnie wygląda sytuacja, jeśli chodzi o możliwość naprawienia błędu. Może się zdarzyć, że jadąc drogą płatną, z różnych powodów zabraknie nam środków na koncie. Wiemy że tak się stało i chcemy, mimo to zapłacić za przejazd. System takiej możliwości nie przewiduje, nasze prawo takiej możliwości nie przewiduje. Nie możemy natychmiast, jak tylko przejedziemy kilka bramek bez opłaty, podjechać do punktu opłat i uiścić zaległość. System nie posiada wbudowanej możliwości uregulowania debetu. To kolejny element, który należy w pilnym trybie zmienić.

Następna sprawa to oznakowanie dróg i punktów dystrybucji. Budzi ona duże kontrowersje. Znaki dotyczące dróg płatnych, informujące, że kierowca wjeżdża na drogę płatną, jest bardzo trudno zauważyć. Mało tego, w początkowym okresie działania systemu nie było ich nawet na wszystkich odcinkach takich dróg. Nie wiem, czy w tej chwili są już wszędzie, ale nawet jeśli są, to niestety bardzo nieczytelne. Jest bardzo trudno zorientować się, nie znając na pamięć mapy dróg płatnych, a nie każdy ma ją w głowie, że właśnie wjechaliśmy na taką drogę.

Wiele do życzenia pozostawia także egzekucja kar. Jest to trudne zagadnienie, które nie przynosi założonego efektu. W ogóle wydaje się, że ten system, w dużej części zgodnie z tym jak został on skonstruowany, opiera się na maksymalizowaniu kar, a nie na pobieraniu opłat za przejazd płatnym odcinkiem drogi. Rozwiązanie byłoby dużo prostsze, gdyby egzekucja opłat odbywała się w systemie egzekucji administracyjnej. O przedstawienie naszych założeń związanych z tym projektem poproszę towarzyszącego mi pana mecenasa Jerzego Kwaśniewskiego.

Adwokat ZMPD Jerzy Kwaśniewski:

Czy można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chwileczkę, proszę pana. Zanim ewentualnie udzielę panu głosu, chciałbym wtrącić małą uwagę. W tej chwili rozmawiamy na temat systemu viaTOLL. Bardzo cieszę się, że państwo posiadacie pomysł związany z tym systemem, ale bardzo prosiłbym o krótkie przedstawienie tej idei. Z dużym zainteresowaniem powrócimy do sprawy, ale nie jest ona w tej chwili tematem posiedzenia. A teraz bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Adwokat ZMPD Jerzy Kwaśniewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Jerzy Kwaśniewski, jestem adwokatem ZPMD. Szanowni państwo, większość głosów w dzisiejszej dyskusji dotyczyła kar, systemu kar, sposobu ich naliczania i egzekucji. Celem funkcjonującego systemu jest, mówiąc prawdę, egzekucja i pobór opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych. Tymczasem w chwili obecnej de facto podstawową sankcją i podstawową formą odpowiedzialności za brak lub uiszczenie nienależytej opłaty jest kara pieniężna, admini-

stracyjna w bardzo dużej wysokości. Kara ta w rzeczywistości nie podlega dziś faktycznej egzekucji. W bardzo wielu sytuacjach postępowania są umarzane, w bardzo wielu sytuacjach okazuje się, że podmiotu nie można ukarać. Wielokrotnie okazuje się również, że kary są tak wysokie, iż żaden przedsiębiorca nie jest w stanie ich ponieść.

Rozwiązanie tego problemu proponowane przez środowisko jest następujące: należy wygenerować możliwość debetu w systemie. Stworzenie takiej opcji umożliwiałoby dobrowolne uregulowanie należnej opłaty lub stworzyło organom administracyjnym możliwość przystąpienia do egzekucji administracyjnej zaległej opłaty wraz z należnymi odsetkami i dodatkowymi opłatami manipulacyjnymi wynikającymi z egzekucji administracyjnej. Ta ścieżka postępowania jest „przećwiczona" w działaniach administracyjnych, znana od kilkudziesięciu lat i nie wymaga wyważania otwartych drzwi. Rozwiązania są gotowe.

Pozostawienie kar administracyjnych, kar pieniężnych dla stosunkowo nielicznych przypadków rażącego naruszenia porządku prawnego byłoby w tej sytuacji o wiele bardziej właściwe. Odciążyłoby ono organy państwa, które odpowiadają za ściganie osób naruszających w sposób istotny porządek prawny. Kary pieniężne mogłyby dotyczyć tych podmiotów, które w ogóle nie uiściły opłaty, gdyż nie są zarejestrowane w systemie. Oznacza to, że aparat państwowy odpowiadający za pobór opłaty nie ma możliwości jej wyegzekwowania w trybie egzekucji administracyjnej. Kierowcy, którzy poruszają się pojazdami niezarejestrowanymi w systemie, powinni za to odpowiadać. Tożsamość takiego kierowcy powinna ustalać inspekcja poprzez wykorzystanie CEPIK, tak jak ma to miejsce dziś. Inspekcja może skontaktować się z właścicielem pojazdu i obarczyć go odpowiedzialnością nakładając karę pieniężną. W każdej innej sytuacji właściwym trybem postępowania byłaby egzekucja administracyjna, która jest prostsza, skuteczniejsza i prowadzi do realizacji fiskalnego celu działającego systemu, zamiast celu w postaci sankcji karno-administracyjnych, które są trudne do wyegzekwowania oraz generują ogromną ilość pracy po stronie administracji.

Pamiętajmy, że mamy do czynienia z odwołaniami i postanowieniami sądów administracyjnych. Ciężar dowodowy leży po stronie administracji, po stronie operatora systemu. Suma tych wszystkich kosztów może, co jest bardzo prawdopodobne, przewyższać sumę uzyskanych przychodów z tytułu zwykłego poboru opłaty. Stąd propozycja: zaniechajmy karania i pójdźmy w stronę egzekucji administracyjnej, tak daleko, jak tylko jest to możliwe. Taka postawa jest zgodna z wnioskami składanymi w tej sprawie przez środowisko, m.in. w piśmie z dnia 9 kwietnia br. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Kto następny? Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Prawnego OZPTD Maciej Wroński:

Nazywam się Maciej Wroński i reprezentuję Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, usłyszeliśmy od lubianego przez nas za kwestie transportowe pana ministra Jarmuziewicza, szczególnie podkreślam, że lubimy go za kwestie transportowe, ale już nie koniecznie za kwestie drogowe, następujące zdanie: „Są pewne wątpliwości dotyczące systemu karania". Spójrzmy, jak wyglądają te wątpliwości, jeśli chodzi o statystykę. Jeden z urzędów nieopatrzenie zamieścił na swojej stronie internetowej komunikat, w którym podał dane statystyczne. Zgodnie z nimi, w okresie od lipca 2011 r. do marca 2012 r. na prawie 3 mln przesłanych informacji o naruszeniach jedynie 580 tys. z nich, czyli zaledwie 20%, było zgodnych z prawdą. Czy to nie powinno rodzić wątpliwości? Jak się okazuje, w późniejszym okresie działania systemu, informacje przezeń generowane oscylują na poziomie 43%.

Te dane nie były zbierane przeze mnie. One pochodzą z oficjalnej strony jednego z państwowych urzędów. Czy budzą one jedynie drobne wątpliwości? Jeśli tak, to pozwolę sobie mówić dalej.

Bardzo często widzimy tragedie kierowców, którzy np. jeżdżąc przez półtora roku nie wiedzieli, że mieli źle zarejestrowane urządzenia. Nie wiem, czy zostały one źle podłączone w punktach, gdzie dokonywano rejestracji, czy może coś źle zrobili kierowcy – to nie jest

w tej chwili ważne. Po półtora roku jazdy otrzymują oni pierwsze wezwania. I co się okazuje? Niektórzy z nich mają naliczone 200 tys. zł kary, niektórzy 300 tys. zł. Tak właśnie wyglądają drobne wątpliwości, o których mówi pan minister. Czy dla kogoś, kto posiada podstawową pensję w wysokości 1600 zł, otrzymanie kary w wysokości 300 tys. zł stanowi jedynie drobną wątpliwość? A co z jego rodziną? Też uznaje to za drobiazg?

Opisana sytuacja jest skandalem. Tak ją traktuję. Dlaczego? W polskim systemie prawnym kary administracyjne spełniają dwie funkcje: przede wszystkim chodzi o restytucję – coś zostało zrobione źle, zostaniesz ukarany, ale otrzymujesz szansę na poprawę. Druga funkcja ma charakter prewencyjny. Kara nie ma charakteru fiskalnego wynikającego z chęci złupienia kogokolwiek. Tymczasem w planie Krajowego Funduszu Drogowego jest zapisane bodajże 80 mln zł przychodów z tytułu kar. Ciekawe, prawda?

Kara nie powinna także mieć na celu wzięcia odwetu. Powinna ona być nakładana niezwłocznie. Co to oznacza? Jeżeli zostałaby nałożona na kierowcę w okresie dwóch, trzech miesięcy od naruszenia przez niego przepisów, to miałby on szansę na poprawę, a kara nie narosłaby do niebotycznych rozmiarów. W sytuacji, w jakiej znaleźli się kierowcy, łatwo odnaleźć porównanie do funkcjonowania ZUS. On też czeka 10 lat ze zgłoszeniem roszczeń tylko po to, żeby móc naliczyć odsetki i osiągnąć większe wpływy. W ten sposób bawić się nie powinniśmy.

Jeszcze kilka uwag na temat systemu jako takiego. Szanowni państwo, jak można twierdzić, że wszystko idzie zgodnie z planem, jeśli nawet z przytoczonych danych wyraźnie widać, że cały czas kręcimy się wokół własnego ogona, a pieniądze, które są generowane, ledwie pokrywają koszty zainstalowanego systemu, a może nawet nie, tym bardziej, że można podejrzewać, iż koszty będą rosły? Chcę zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Ten system działa źle. Mam na myśli system teleinformatyczny. W informatyce jest reguła zero – jedynkowa: albo coś działa, albo nie działa. W przypadku naszego systemu mamy sytuację, w której system może działać. A więc to już nie jest informatyka, a raczej sfera *fantasy*.

Chcę jednak zwrócić uwagę na jedną rzecz. Każda kolejna droga objęta systemem będzie generować koszty. Należy bowiem budować bramownice, stawiać specjalne urządzenia i doprowadzać do nich zasilanie. Szanowni państwo, czy nie lepiej było zamiast zdać się na to, żeby technologię zaproponowali wykonawcy – tu uwagę kieruję pod adresem GDDKiA – stwierdzić, że będziemy stosować i rozwijać system rekomendowany przez Unię Europejską lub posługiwać się pozycjonowaniem satelitarnym? Zamiast tego kupiliśmy jeden z pierwszych istniejących systemów, który być może na jakimś etapie był rzeczywiście dobry, ale w tej chwili okazuje się być przestarzały. Sytuacja wygląda bowiem tak, że państwa, które weszły w rozwój tego systemu, powoli odchodzą od technologii mikrofalowej na rzecz rozwiązań satelitarnych. Gdybyśmy i my korzystali z tej technologii, nie byłoby dodatkowych kosztów. Objęcie nadzorem każdego nowego odcinka drogi byłoby jedynie zmianą w systemie komputerowym. Niestety tak nie jest, ale myślę, że wynika to z faktu, iż zarządzanie nieswoimi pieniędzmi nie skłania do wysiłku. Najwygodniej podejmuje się łatwe decyzje.

Spójrzmy jeszcze na inne kwestie, związane z całą tą szaleńczą procedurą. Szanowni państwo, do naszych członków nadal przesyłane są wezwania do zapłaty. W rzeczywistości nie jest tak, że kary płaci kierowca. Nie spotkałem się jeszcze z przypadkiem, żeby przedsiębiorca nie poczuwał się do obowiązku i pozostawił kierowcę samego sobie. Jest w systemie tzw. *post pay*, czyli należność jest zapłacona, ale jednak wezwania przychodzą. Ktoś może powiedzieć, że można się odwołać, pisać wyjaśnienia, że istnieje postępowanie administracyjne, a więc kara nie zostanie nałożona. Otóż oświadczam państwu, że, zgodnie z prawem – a byłoby dobrze, gdyby pan minister słuchał tego, co mówię – taka decyzja ma rygor natychmiastowej wykonalności. Tak jest zapisane w ustawie o drogach publicznych. Główny inspektor poszedł na rękę środowisku i nie wykonuje tego uprawnienia. Nie wiem, czy jego dobra wola nie oznacza przypadkiem naruszenia dyscypliny budżetowej. Obowiązuje go przecież rygor natychmiastowej wykonalności. Na wyjaśnienia i wymianę korespondencji po stronie urzędu, jakim jest Inspekcja, po stronie operatora, takiego jak Kapsch, i po stronie przedsiębiorcy należy liczyć koszty łączne co najmniej na poziomie

kilkudziesięciu milionów złotych. Takie straty społeczne są ponoszone w następstwie wykonywania dziwnych ruchów, które do niczego nie prowadzą.

Kwestia następna, czyli to, co nam obiecywano, że zostanie zrealizowane. Chodzi o osoby niepełnosprawne i tych, którzy chcieli sobie przewieźć np. konia lub łódkę. Pan minister Nowak obiecywał ponad rok temu, a może nawet dwa lata temu, że sprawa ta zostanie załatwiona od zaraz, tak szybko jak pstryka się palcami. I co? Do dziś nie zostało to uregulowane. Czy nie należałoby – i to jest apel do Komisji – powiedzieć tak: siadamy, weryfikujemy to, co nasi bohaterowie z Generalnej Dyrekcji wyrychtowali, prowadzimy poważną dyskusję ze środowiskiem, które zna światowe rozwiązania w tym zakresie, i grubą czerwoną krechą oddzielamy wszystkie toczące się sprawy po 100, 200 lub 300 tys. zł; wprowadzamy w tych kwestiach abolicję? Prawda jest bowiem taka, szanowni państwo – a mówię teraz pod adresem pana dyrektora Waszkiewicza, który liczy skrupulatnie wpływy – że wy tych pieniędzy nigdy nie zobaczycie. Jedyne, co osiągniecie, to zniszczenie życia kierowcy, który zarabia 1600 zł miesięcznie, natomiast nigdy nie będziecie dysponować pieniędzmi z nałożonych kar. Może warto na poważnie zacząć myśleć, a nie wprowadzać jakieś kombinacje, typu bloki czasowe itd.

A teraz kwestia najważniejsza. Mówili o niej przedstawiciele związków zawodowych pracowników inspekcji. Oni również zdają sobie sprawę z tego, że to, co robi w tej chwili inspekcja w wyniku dyrektywy otrzymanej z ministerstwa, jest po prostu nielegalne. Nie można płacić za każdą bramownicę, skoro ustawa mówi wyraźnie, że chodzi o przejazd drogą publiczną. Taka działalność jest nielegalna. W związku z tym apeluję do Komisji, aby wystosowała pismo do pana ministra Nowaka i innych naszych orłów z apelem, aby przestali wreszcie łamać prawo. Przepraszam za złośliwość, ale gdy widzę płacz ludzi, którzy chcą popełniać samobójstwo, bo mają do zapłacenia kary w wysokości 100 lub 200 tys. zł., to trudno się powstrzymać. Z pewnością, takie sytuacje to nie są drobne wątpliwości, tak jak mówił pan minister. Nie grajcie panowie życiem ludzkim. Mówię to pod adresem tych osób, które podpowiedziały, aby ten problem określić jako „pewne wątpliwości". Z pewnością ta sprawa nie może być tak traktowana.

Na zakończenie kwestia uczciwości, czyli to, o czym mówił pan przewodniczący Milewski. Jak można pobierać opłaty za drogi w pełnej wysokości, jeśli ich stan nie trzyma żadnych standardów? Rozumiem, że płacimy za drogi nowo wybudowane i wyremontowane. Sprawa jest jasna i środowisko przewoźników z tym nie dyskutuje. Nie może być jednak tak, że oczekuje się zapłaty za poruszanie się drogami, które stwarzają zagrożenie życia i zdrowia kierowców, a z pewnością uszkadzają posiadany sprzęt. Na to się nie godzimy.

Nie zgadzamy się także na tzw. pułapki drogowe. Wspominano już o tym, ale pozwolę sobie wytłumaczyć dokładnie, o co chodzi. Niedopuszczalna jest sytuacja, gdy oznakowanie drogi płatnej jest zauważalne dopiero w momencie, gdy kierowca nie może się już wycofać. Oznacza to, że przynajmniej na jednorazową kwotę 3 tys. zł zostaliśmy już skasowani. Odpowiednie znaki drogowe muszą stać przed skrzyżowaniem, na którym kierowca ma szansę na podjecie decyzji, czy wjeżdża na drogę płatną, czy kieruje się inną trasą, ponieważ może nie posiadać środków na koncie albo nie dysponuje właściwym urządzeniem. Takie działanie jak dotychczas, to łapanie obywatela w pułapkę. Wygląda to na zabawę, ale skutki są poważne.

Pamiętam jak w 2008 r. dyskutowaliśmy na temat wysokości planowanych kar. Osobiście mówiłem, żeby nie wprowadzać kary na poziomie 3 tys. zł, przy czym myślałem, że chodzi o cały odcinek, a nie jedynie fragmenty drogi. Wówczas bardzo beztrosko argumentowano, że trzeba dopilnować, aby był porządek. I jaki jest tego efekt? Nie ma ani porządku, ani wpływu środków z nakładanych kar, jest natomiast wirtualna księgowość i ludzkie nieszczęście. Przepraszam, jeśli moja wypowiedź była nadmiernie emocjonalna. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że na tym wyczerpaliśmy listę dyskutantów w ramach wysłuchania publicznego. W tej chwili głos w dyskusji zabiorą posłowie, a następnie przedstawiciele władzy wykonawczej udzielą nam odpowiedzi na zadawane pytania. Jest jeszcze

jeden głos ze strony społecznej? Bardzo proszę, ale proszę o krótką wypowiedź. Jeżeli będzie pan powtarzał argumenty, które już padły, to odbiorę panu głos.

Przedstawiciel Stowarzyszenia na Rzecz Wiedzy i Informacji Transportu Drogowego Sebastian Chwalibogowski:

Zgadzam się na takie warunki, panie przewodniczący. Nazywam się Sebastian Chwalibogowski i reprezentuję Stowarzyszenie na Rzecz Wiedzy i Informacji Transportu Drogowego. Mówiono dziś o tym, że obecny system nie pozwala dopłacić kwoty brakującej do wymaganej opłaty. To jest prawda. Można mieć niedopłatę, następnie wpłacić wymaganą kwotę, a i tak cały czas będzie się na minusie. Tacy kierowcy wcześniej lub później będą zmuszeni zapłacić karę.

Niemniej jednak jest też prawdą, że ustawa wskazuje jednoznacznie, iż w pewnych okolicznościach można wnieść zaległą opłatę. Jeśli zostanie ona wniesiona, wówczas na takich kierowców kary się nie nakłada. Mówi o tym art. 13k ust. 3. Cytuję: „Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, nie wymierza się, gdy kierujący uiścił w inny sposób opłatę elektroniczną". Wielokrotnie prosiliśmy ministerstwo o odpowiedź, na jakie konto należy zapłacić w inny sposób opłatę elektroniczną po to, żeby kierowca nie dostał kary w wysokości kilkuset tysięcy złotych, czy nawet w wysokości 3 tys. zł, bo to jest również kara bardzo wysoka. Informacja, jaką uzyskaliśmy, brzmiała mniej więcej tak, że ustawa przewiduje taką ewentualność, ale nie jest ona stosowana. W związku z tym dopominam się po raz kolejny o informację, na jakie konto kierowcy mają wpłacać pieniądze? Jeśli kierowcy zapłacą, to Inspekcja Transportu Drogowego pozbędzie się kłopotów z egzekucją wielu setek tysięcy złotych z tytułu naliczonych kar, a kierowcy, których ukarano takimi karami, nie będą zmuszeni do ucieczki z Polski. Wiadomo, że taki kierowca kary w takiej wysokości nigdy nie zapłaci. Chyba, że ma dom, ale wtedy problem ma już cała jego rodzina, bo w wyniku nałożenia kary ten dom po prostu stracą. Dziękuję bardzo. To wszystko, co miałem do powiedzenia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. W tej chwili głos zabierze pan przewodniczący Tchórzewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Nasza dzisiejsza rozmowa na temat systemu viaTOLL jest już którąś z kolei. Sytuacja, jaka panuje obecnie, jest alarmująca i trudno zrozumieć, dlaczego resort transportu jeszcze nie reaguje. W wielu radiowych audycjach poświęcano czas antenowy temu zagadnieniu. Jadąc samochodem kilkukrotnie już słyszałem te wszystkie krytyczne uwagi na temat przyjętego rozwiązania. Praktycznie rzecz biorąc, w czasie dzisiejszej dyskusji powtórzono wszystkie argumenty, jakie wcześniej padły odnośnie do elektronicznego systemu poboru opłat.

W sobotnim wydaniu „Rzeczpospolitej" ukazał się artykuł, który praktycznie obnażył słabość naszego państwa. Cóż bowiem można powiedzieć o sytuacji, gdy człowiek kupiwszy sobie piec CO, wjechał na drogę płatną z przyczepką o dopuszczalnej ładowności 3,6 tony, w wyniku czego przyszedł mu do zapłaty rachunek w łącznej wysokości 48 tys. zł? Jakie reakcje budzi takie zdarzenie? Z jednej strony, całkowicie niweluje jakikolwiek szacunek do państwa prawa, a z drugiej, powoduje daleko posuniętą nieufność do instytucji państwowych, jako takich. Żeby było jeszcze bardziej groźnie, to w ukaranych kierowcach taka sytuacja wzbudza wręcz uczucie nienawiści do państwa. Podawano takie przykłady zarówno w prasie, jak i w audycjach radiowych.

Panie ministrze, co powiemy wówczas, jeśli ktoś popełni samobójstwo? Co się stanie, jeśli w wyniku czyjegoś działania pod wpływem emocji dojdzie do zgonu któregoś z pracujących inspektorów? Ludzie są zdesperowani. Jeśli ktoś ma zapłacić 200 tys. zł lub więcej, to znajduje się w dramatycznej sytuacji i ma prawo czuć się zrozpaczony tym, co go spotkało. Państwo, jako instytucja, stwarza sytuacje, które w pełni uzasadniają twierdzenia, że państwo staje się reżimem represyjnym.

Chciałbym wyraźnie podkreślić i zależy mi na tym, aby znalazło się to w protokole z posiedzenia naszej Komisji, że przy ustalaniu maksymalnej wysokości opłat i kar, które ostatecznie zostały dookreślone rozporządzeniem, nie było naszą intencją wprowadze-

nie regulacji, która pozwalałaby na naliczanie kar za każdą przejechaną bramownicę. To nawet nie było tak, że my jako posłowie przyjęliśmy takie rozwiązanie do wiadomości. W tym przypadku nastąpiło nadużycie ze strony ministerstwa transportu w chwili, kiedy przyjęło ono obowiązującą zasadę pozwalającą „zarobić komuś" jednego dnia karę w wysokości 200 tys. zł czy 48 tys. zł, jak w przypadku tego człowieka, który przyczepką przewoził piec CO. Posłowie takich intencji z pewnością nie mieli. Przyjęliśmy jedynie, że za wjazd na drogę bez uiszczenia opłaty czeka kierowcę jakaś kara. Dyskusja toczyła się na temat tego, czy proponowane 3 tys. zł to nie jest przypadkiem zbyt dużo. Nie było jednak intencji ustawodawcy do wprowadzenia takich regulacji, które zaproponował resort. Nastąpiło zdecydowane nadużycie ze strony ministerstwa, kiedy przyjęło takie rozwiązania i wydało zgodę, aby ITD stosowało tak bardzo represyjną politykę.

Najmniejszej wątpliwości nie ulega dla mnie, że ta sytuacja już dawno powinna zostać zmieniona. Tak dalej być nie może. To jedna kwestia, do której chciałem się odnieść.

Druga sprawa, w jakiej chciałem się wypowiedzieć, dotyczy tego, że musimy przyjąć do wiadomości, iż jeśli ktoś zainstaluje już system i wejdzie w układ jego funkcjonowania, to niejako automatycznie zawiera umowę o świadczeniu usługi za przejazd taką, a nie inną drogą. Jeden z prawników mówił mi, że stosując taką argumentację i opierając się na przepisach kodeksu cywilnego, można tego rodzaju sprawę wygrać przed sądem. Chodzi o to, że kara może wynikać z określonych postanowień zawartej umowy. Jeśli mówimy, że zgadzamy się w kwestii coraz większych kosztów związanych z budową i utrzymaniem dróg, to opłaty z tytułu korzystania z tych dróg muszą występować. Zresztą strona społeczna zgodziła się odnośnie do tej kwestii. Skoro strona społeczna się na to zgodziła, to należy zawrzeć umowę i powiedzieć: proszę bardzo, jeśli ktoś chce mieć wygodę, to powinien, tak jak w przypadku opłat na rzecz zakładu energetycznego za światło, wystawić stałe zlecenie i zgodzić się na automatyczne pobieranie opłat z rachunku bankowego. W tych sprawach należy iść ludziom na rękę. Państwo musi wykazać szacunek dla osób, które tworzą jego dochód i płacą podatki. Propozycja, aby ustalić limit debetowy w rachunku w zależności od wielkości zarejestrowanego przedsiębiorstwa, to jedna sprawa, ale druga sprawa to kwestia pomyłek czy też pułapek, kiedy kierowcy wjeżdżają na drogę całkowicie pozbawieni informacji, że muszą ponosić opłaty. Ta sytuacja wymaga szybkiego rozwiązania. Być może skuteczny mógłby okazać się zapis, z którego ministerstwo obecnie nie korzysta. Zbyt wiele na ten temat dziś nie mówiliśmy, ale bezsprzecznie wymaga on szybkiej reakcji resortu.

W moim przekonaniu, niezbędne jest przedstawienie przez resort pomysłów na szybką zmianę rozporządzenia lub poprawienie obowiązującej ustawy. Wymaga tego obraz i opinia na temat funkcjonowania państwa. Zarówno my, jako posłowie, jak i pracownicy ministerstwa, jako funkcjonariusze publiczni, jesteśmy w służbie państwu. Nie możemy tego, co ma służyć państwu, odkręcać w druga stronę i doprowadzać do sytuacji, w której nawet sprzyjający rządowi dziennikarze nie zostawiają suchej nitki na jego funkcjonariuszach. Jeżeli dochodzi do takich sytuacji i nie wyciąga się z nich żadnych wniosków, a wręcz czeka kolejne miesiące, ponieważ do kasy wpłynie 10 lub 20 tys. zł więcej, to chyba coś jest nie tak.

Uważam, że jako posłowie mamy prawo usłyszeć uzasadnienie dla poniesionych od 1 lipca 2011 r. do 31 stycznia 2013 r. kosztów obsługi systemu w wysokości 250 mln zł. Zwracam uwagę, że są to tylko koszty obsługi, bez sum wydanych na inwestycje, czyli instalowanie tych setek ton stali na polskich drogach. Za te pieniądze, licząc brutto, moglibyśmy zatrudnić 3000 pracowników, płacąc im wynagrodzenie w wysokości 4,5 tys. zł. Proszę sobie wyobrazić, jakie roboty moglibyśmy wykonać za te pieniądze siłą 3000 pracowników, a tymczasem zapłaciliśmy je za obsługę systemu. Wynagrodzenie miesięczne 4,5 tys. zł brutto pozwoliłoby na zatrudnienie dobrze przygotowanego inżyniera. Ilu pracowników z uprawnieniami budowlanymi zgłosiłoby się do ewentualnej pracy? A te wszystkie pieniądze, te 250 mln zł, poszły na obsługę systemu. Rocznie moglibyśmy zapłacić pracownikom po 55 tys. zł. To bardzo przyzwoite pieniądze.

Szanowni państwo, w zaistniałej sytuacji mamy prawo zapytać, jaka jest rentowność firmy? Skoro dziś otrzymujemy informację na temat tego jak działa system, to spodziewałbym się także danych na temat kontrolowania płacenia za usługę, ile ta opłata

wynosi, jaka jest rentowność operatora. Państwo nawet nie używacie nazwy firmy, która jest operatorem. Ciekawe, tak na marginesie, dlaczego? Czyżby resort się czegoś wstydził i dlatego posługuje się słowem operator? Pytanie podstawowe brzmi jednak następująco: dlaczego te koszty są takie wysokie – 250 mln zł i skąd się one biorą? W informacji nie ma ani słowa na temat tego, jak je się wylicza i jaka jest rentowność firmy, która świadczy tę usługę. Dlaczego? Wybór firmy ani systemu nie był dyskutowany publicznie, jednak opinie krążące po rynku na temat wyboru niezwykle kosztownego systemu i mocno wątpliwego, jeśli chodzi o poziom nowoczesności, mają na forach internetowych charakter bardzo kpiący. Skoro jednak ten system już jest, to przynajmniej stosujmy go na jakichś cywilizowanych warunkach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. W tej chwili głos zabierze pan przewodniczący Żmijan. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w trakcie dyskusji ktoś nawiązał do spotkań, które miały miejsce w tej sprawie, a konkretnie do oceny funkcjonowania całego systemu poboru opłat. W tych spotkaniach uczestniczyli również posłowie. Przypominam sobie, że już wtedy były formułowane bardzo krytyczne uwagi ze strony podmiotów korzystających z systemu. Pamiętam także, że wówczas nastąpiły wyjaśnienia, zarówno ze strony operatora, czyli firmy Kapsch, jak i ze strony przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Tłumaczono, że są to dopiero początki, wdrożenie ma swoją specyfikę, jak zawsze i dlatego ponosimy koszty związane z rozruchem systemu. Na ten temat mogliśmy także przeczytać wyjaśnienia w gazetach, szczególnie ze strony operatora, który twierdził, że wszystko skończy się ostatecznie dobrze, ponieważ są przyjmowane wyjaśnienia przewoźników, kary są anulowane, a postępowania umarzane.

Ładunek emocji, jaki towarzyszy dzisiejszym obradom, wskazuje, że nic takiego nie ma miejsca, a wręcz przeciwnie, wygląda na to, że błędy funkcjonujące w systemie utrwaliły się i sprawiają, że prowadzenie działalności przez firmy przewozowe jest niezmiernie utrudnione, a ze strony kierowców słychać wyraźnie ogromną desperację. Pozwolę sobie na przedstawienie kilku uwag na ten temat. Pojawiały się one wcześniej w państwa wypowiedziach, ale myślę, iż dotyczą kwestii na tyle istotnych, że warto im poświęcić jeszcze nieco czasu.

Część z nas, obecnych dziś na sali, uczestniczyło w tworzeniu obowiązującego prawa. Braliśmy także udział we wdrażaniu funkcjonujących rozwiązań. Warto o tym dziś pamiętać. Osiągnęliśmy przecież porozumienie ze środowiskiem przewoźników w sprawie wprowadzenia jednolitego systemu opłat za przejazd i rezygnacji z winiet. W czasach, kiedy obowiązywały winiety wystarczyło ja wykupić i można było poruszać się po całej sieci dróg. Jeśli doszliśmy do wniosku, że opłaty za przejazd są bardziej sprawiedliwe, ponieważ kto więcej jeździ, ten musi więcej płacić, to bądźmy w tym względzie konsekwentni. Moim zdaniem, w pewnym momencie zabrakło logiki w postępowaniu. Opłata za przejazd daje możliwość pokonania odpowiedniego odcinka drogi. Pobieranie opłat karnych za przejechanie kolejnych bramek nie ma nic wspólnego z intencjami osób, które wprowadzały to prawo, ani z jakąkolwiek logiką.

Po drugie, obowiązywała jasna zasada, którą głosili wszyscy zainteresowani, od szefa resortu transportu począwszy. Opłaty za przejazd zostały wprowadzone na autostradach i drogach szybkiego ruchu, w szczególności na nowopowstałych i zmodernizowanych drogach krajowych. Drogi miały być dostosowane, na tym etapie, do pojazdów o nacisku 11,5 tony na oś. Celowo podkreślam zwrot na tym etapie, ponieważ niektóre państwa idą krok dalej i już dokonują zwiększenia możliwego nacisku. W tej sprawie także nie wykazaliśmy się konsekwencją. Uważam, że jeżeli stan drogi A18 jest taki, jak go panowie opisaliście, to powinna ona zostać wyłączona z poboru opłat. Bezdyskusyjnie. Nie wspominam nawet o możliwości obniżenia opłat. Ta droga z poboru opłat powinna zostać wyłączona.

Po trzecie, operator wprowadził taki, a nie inny system. Oczywiście, stało się to za zgodą odpowiednich urzędów, nie ma co do tego żadnych wątpliwości. Operator nie

zrobił tego samowolnie. Jeżeli podtrzymujemy twierdzenie, że zależy nam na rozwoju tego sektora naszej gospodarki, ponieważ oceniamy, że posiada on potencjalnie duże możliwości, to dziś, w sytuacji gdy istnieje bardzo duża konkurencja na rynku przewozowym, nie wolno nam przyczyniać się do dalszego wzrostu kosztów. Jeśli zmuszamy przewoźników do dokonywania przedpłat, a więc płacenia z wyprzedzeniem, lub domagamy się przedstawienia gwarancji, a tych nikt za darmo nie daje, to przyczyniamy się do generowania dodatkowych kosztów. Przewoźnik posiada przecież środki własne, ale dajmy mu szansę, aby mógł się nimi rozsądnie posługiwać. Jeśli chce, niech skorzysta z gwarancji, ale niech to będzie jego wybór, a nie przymus.

Kolejna kwestia. Musimy się irytować i będziemy się irytować pewnymi sprawami. Mówię tak, ponieważ przez 25 lat kierowałem działalnością firmy i posiadam jakieś doświadczenie w tym zakresie. Nie możemy wprowadzać standardów z czasów starego, minionego systemu. Ja ci nie ufam, dlatego ty zapłać mi najpierw, a ja ewentualnie później wykonam zamówioną przez ciebie usługę. Proszę państwa, od ponad dwudziestu lat wdrażamy standardy demokratycznego państwa prawa – najpierw wykonuje się usługę, a później się za nią płaci.

Reasumując, żeby niepotrzebnie nie przedłużać: system należy jak najszybciej naprawić. Korekta założeń i działania są niezbędne. Nie mamy żadnych wątpliwości, że opłaty muszą być pobierane, ale z pewnością nie może się to nadal odbywać na dotychczasowych zasadach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu przewodniczącemu Żmijanowi. Głos zabierze teraz pan poseł Polaczek. Czy są jeszcze inne zgłoszenia ze strony posłów? Nie widzę. W takim razie wypowiedź posła Polaczka jest ostatnia przed odpowiedziami ze strony rządowej. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Korzystam z okazji i zabieram głos, aby podzielić się z państwem kilkoma uwagami. Jeśli chodzi o elektroniczny system poboru opłat, to z tego, co nam wszystkim wiadomo, mieliśmy taki scenariusz, że od chwili wejścia w życie przepisów, o które wnosił rząd w Sejmie, do czasu uruchomienia systemu minął rok, jeśli się nie mylę. Zwracam państwu uwagę, że niekiedy występują bardzo poważne problemy z realizacją ustaw, których *vacatio legis* wynosiło dwa lata lub osiemnaście miesięcy, np. prawo lotnicze. W tym przypadku, w dniu 18 marca br. wygasło dziewiętnaście rozporządzeń i nie wiem, czy choćby połowa aktów wykonawczych z nowych upoważnień została wydana. Nie chcę tu przypominać problemów z ustawą o kierujących pojazdami w kontekście kłopotów związanych z powrotem do papierowego obiegu dokumentów. Wracając jednak do rzeczy, chcę powiedzieć, że mam nadzieję, iż przy okazji toczonej dyskusji do uwag zgłaszanych przez środowisko przewoźników oraz posłów ustosunkuje się również przedstawiciel operatora, czyli firmy Kapsch. Już chyba trzeci raz dyskutujemy na ten temat, a jeszcze nigdy nie mieliśmy okazji do wysłuchania racji operatora.

Przy okazji chciałbym także zwrócić uwagę na przykłady rozwiązań zgłaszanych przez ministerstwo transportu, takich jak pobór opłat na odcinkach płatnych autostrad, np. na odcinku Gliwice-Wrocław. Zmiana rozporządzenia ministra transportu została ogłoszona na kilka godzin przed wejściem do użytku całego systemu. Można w tym kontekście zadać pytanie, jaki jest okres dostosowawczy z punktu widzenia dokonania technicznych zmian koniecznych do właściwego naliczania opłat? Akurat w przypadku autostrady A4 na odcinku Gliwice-Wrocław Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmniejszyło opłaty chyba o połowę na kilkadziesiąt godzin przed uruchomieniem systemu. Ten przypadek dość trudno jest wytłumaczyć w oparciu o zasady obowiązujące w trakcie prowadzenia normalnej działalności gospodarczej. Dział gospodarki, jaki państwo reprezentujecie, chodzi o transport drogowy i przewozy międzynarodowe, jest silnie związany z elementem regulacyjnym.

Przedstawicieli ministerstwa transportu chciałbym zapytać o dwie kwestie, które nie zostały przez państwa zasygnalizowane w materiale, jaki otrzymała od was Komisja Infrastruktury. Pierwsza sprawa to pytanie o to, jaki jest scenariusz dojścia do jednoli-

tego systemu poboru opłat w formule elektronicznej na odcinkach dróg zarządzanych przez podmioty prywatne? Wcześniej te kwestie były sygnalizowane przez przedstawicieli resortu jako podstawa do aneksowania umów o eksploatację odcinków płatnych. Rozumiem, że dziś na odcinkach płatnych zarządzanych przez prywatne firmy, np. takie jak GTC, model, który funkcjonuje na odcinkach dróg państwowych, nie jest jednolicie stosowany.

Druga uwaga, drugie pytanie jest kierowane bezpośrednio do ministra transportu. Czy pan minister mógłby podać nam precyzyjną, suchą informację na temat tego, ile osób z Inspekcji Transportu Drogowego jest związanych z nadzorem i kontrolą nad funkcjonowaniem elektronicznego systemu poboru opłat? Jaki udział procentowy stanowi to, jeśli chodzi o wszystkie osoby zatrudnione w ITD, w stosunku do całości zadań realizowanych przez tę instytucję? Przypominam, że tymi sprawami, to znaczy nadzorem i kontrolą systemu, zajmuje się w Inspekcji Departament Elektronicznego Poboru Opłat. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu posłowi. Jeszcze pan poseł Tchórzewski chciałby zadać dodatkowe pytanie. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. W otrzymanej informacji resort podaje, że system generuje miesięczne przychody na poziomie ok. 57 mln zł, co daje ok. 690 mln zł w skali roku. Mówi się, że daje to 75% stopy zwrotu w stosunku do zainwestowanych kapitałów. Jednak w tym zestawieniu nie uwzględnia się jednej rzeczy, a mianowicie, że po podniesieniu cen winiet roczne przychody wynosiły ponad 800 mln zł. Jeśli do tego wszystkiego doliczymy jeszcze koszty Inspekcji i inne dodatkowe sprawy, to okaże się, że takie proste porównanie jest nieuzasadnione. Uważam, że należałoby powiedzieć, iż przytoczona stopa zwrotu mogłaby zostać osiągnięta, gdyby 690 mln zł osiągnięto górką, powyżej przychodów z winiet. W przypadku winiet nie były potrzebne już żadne inwestycje, wszystko działało jak należy. Jeśli z winiet mieliśmy ponad 800 mln zł przychodów, a dziś mamy z systemu 690 mln zł, to okazuje się, że osiągamy czystą stratę na prowadzonej działalności. Do tego dochodzi jeszcze 5 mld zł zainwestowanych w stworzenie systemu. W przygotowanej przez państwa relacji taki właśnie obraz przedsięwzięcia się rysuje. Jeżeli nie została w tych wyliczeniach popełniona żadna pomyłka rachunkowa, to podane informacje są porażające. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że wyczerpaliśmy listę mówców, tak jeśli chodzi o stronę społeczną, jak i o panie i panów posłów. W tej chwili damy szansę obronie, czyli przedstawicielom resortu. Nasze posiedzenie przypomina nieco rozprawę sądową, a więc niech głos zabierze obrona. Panie ministrze, kto pierwszy będzie mówił? Pan czy ktoś inny?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Zacznie pan dyrektor.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, a więc pan dyrektor jako pierwszy. Ktoś musi przyjąć ciężar ataków na siebie, padło na pana dyrektora. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Po pierwsze, chciałbym podziękować za spotkanie i za możliwość wysłuchania państwa postulatów. Postaramy się ustosunkować do wszystkich z nich, do każdego z osobna. Zależy nam także na tym, aby członkowie Komisji poznali nasze stanowisko w sprawie najważniejszych kwestii poruszonych w trakcie dyskusji przez stronę społeczną.

Kilka ze zgłoszonych postulatów wymaga natychmiastowej reakcji i przedstawienia naszego stanowiska. Po pierwsze, poruszona sprawa legalności wymierzanych kar w kontekście wielokrotnego karania, tzn. za przejazd przez każdą bramownicę. Taki zarzut padł pod naszym adresem. Pozwolę sobie zacytować wyrok Wojewódzkiego Sądu

Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 lutego 2013 r. Sąd orzekł, cytuję: „Odnosząc się do zarzutu trzykrotnego ukarania za jeden przejazd, sąd zgadza się ze stwierdzeniami organu, że każdy zarejestrowany zapis ewidencyjny, obraz pojazdu, wskazujący na naruszenie obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej powinien stanowić odrębną podstawę do wszczynania postępowań administracyjnych". Tego rodzaju orzeczenia otrzymaliśmy już w 11 przypadkach. Sądy orzekają jednolicie, gdy stwierdzono wielokrotność naruszenia lub naruszenie niezbyt odległe w czasie.

Jeśli chodzi o system karania, to…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę o spokój. Wysłuchaliśmy wcześniej państwa wypowiedzi, więc teraz dajcie państwo szansę panu dyrektorowi. Proszę kontynuować, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wracając do karania, proszę państwa, nikt nie bawi się w Janosika, ani rząd, ani tym bardziej parlament. Przyjmując ustawę, nikt nie myślał o ewentualnych wpływach z kar. Kary miały odstraszać oraz pełnić funkcję prewencyjną, czyli zachęcać do ponoszenia stosownych opłat. I takie funkcje te kary spełniają. Wpływy z kar nigdy nie były planowane. Maksymalne wpływy z tego tytułu w skali miesiąca to ok. 1 mln zł. Wahają się one od 400 tys. zł do 1 mln zł miesięcznie. Ta kwota nie jest przychodem, na który mógłby stawiać jakikolwiek organ państwowy. Jest to najnormalniej w świecie efekt działania systemu penalizacyjnego. Można go porównać z miesięcznymi wpływami z funkcjonowania systemu jako takiego i wyraźnie widać, że jest to zaledwie ułamek procentu, maksymalnie zaś 1%, czyli relatywnie niewiele.

Jak funkcjonuje system karania? Jego działanie jest oparte o bramownice kontrolne. Przypomnę, że w całym kraju jest ich ok. 40 sztuk i tylko z tych bramownic zbierane są obrazy kontrolne stanowiące podstawę późniejszych działań jednostki Inspekcji Transportu Drogowego. Bramownice są ustawione średnio co 50 km, przy sieci dróg liczącej ok. 2200 km. Nie jest więc tak, że karzemy kierowców za każdą bramownicę naliczającą opłatę.

Chcę teraz powiedzieć o wysokości nakładanych kar w stosunku do wysokości opłat. W naszym materiale podkreślamy wyraźnie, że opłaty w Polsce, i to jest największą zachętą do ich uiszczania, stanowią niewielki procent opłat pobieranych przez tego rodzaju systemy na terenie całej Europy. Mamy najniższe stawki pośród wszystkich krajów europejskich, prawie dwukrotnie niższe od stawek obowiązujących w Czechach, Niemczech i na Słowacji, trzykrotnie niższe od stawek austriackich. Naszym zdaniem, wysokość tych opłat to najlepsza zachęta dla przewoźników, aby korzystali z tego systemu. Stawki określiliśmy w ten sposób, żeby nie tworzy kierowcom pokusy do zjeżdżania z sieci dróg, na których pobiera się opłaty.

W systemie uiszczania opłat elektronicznych jest wprowadzona metoda tzw. *postpay*. Przy tym systemie płatności nie występuje żadne ryzyko, że kierowca zostanie ukarany. Kierowca jedzie, a opłata jest uiszczana w systemie w sposób automatyczny. Taki kierowca nie ponosi żadnej kary. Z tego systemu korzysta w Polsce zaledwie 30% przewoźników i jest to ewenement. Na całym świecie korzysta z tego rozwiązania ok. 70% przewoźników. Dlaczego państwo – pytam przedstawicieli przewoźników – nie chcecie sobie sami pomóc i nie korzystacie z systemu *postpay*? Zapobiegłoby to nakładaniu niepotrzebnych kar. Jest to najlepszy sposób na ich uniknięcie. W tym systemie występują dodatkowe elementy, to prawda, choćby takie jak gwarancja, którą trzeba posiadać i za którą należy zapłacić. Wszyscy o tym wiemy, ale to rozwiązanie chroni przed niepotrzebnym, bardzo dużym ryzykiem płynącym z narażania się na otrzymanie kary.

W dyskusji odnoszono się też do innych rozwiązań, jak choćby do systemu satelitarnego rekomendowanego przez Komisję Europejską. Proszę państwa, ten system został wdrożony w Niemczech i na Słowacji. Niemcy zbliżają się właśnie do końca okresu, na który została zawarta umowa w sprawie eksploatacji tego systemu, i trwa w tej chwili u nich bardzo poważna debata polityczna i gospodarcza na temat tego, dlaczego w Niemczech nie funkcjonuje system mikrofalowy? Nie wiadomo, jaką decyzję w tej sprawie podejmą i czy przypad-

kiem nie zdecydują się na system mikrofalowy. Jest on po prostu tańszy. Tę jego przewagę uznały wszystkie państwa, które zdecydowały się na jego wdrożenie.

Jeśli chodzi o system winietowy i jego porównanie z elektronicznym systemem poboru opłat, to można długo na ten temat dyskutować, ale ja chciałbym powiedzieć tylko o jednej rzeczy. W systemie winietowym, oprócz kosztów jego funkcjonowania w postaci produkcji i dystrybucji winiet, które sięgały ok. 10% wpływów z jego stosowania, ponosiliśmy dodatkowe koszty w postaci rekompensat dla koncesjonariuszy. Skala tych kosztów to ok. 800 mln zł rocznie, czyli tyle, ile praktycznie kosztowało wdrożenie naszego systemu na sieci pierwotnej.

Przy okazji konkluzji chcę jeszcze poruszyć jedną sprawę. Proszę państwa, dążymy do tego, aby nasz system był coraz lepszy, także w zakresie nakładanych kar. Obecnie w resorcie jest przygotowywana zmiana przepisów w tym zakresie. Chcemy, aby nowe przepisy były dobrze przemyślane i dobrze sformułowane. Do tego potrzebujemy czasu. Starannie analizujemy wszystkie państwa postulaty. Dziękujemy za materiały, które napłynęły od trzech zrzeszeń; zostaną one starannie zbadane. Regularnie, w ramach wewnętrznych narad, spotykamy się, aby wypracować najbardziej optymalne rozwiązania. Jak takie rozwiązanie zostanie przygotowane, to zaprezentujemy je państwu. Nie powiem w tej chwili, kiedy to nastąpi, ale mogę zapewnić, iż trwają intensywne prace nad tym zagadnieniem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy jeszcze ktoś z przedstawicieli resortu chciałby zabrać głos?

Głos z sali:

Chciałbym *ad vocem*, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Każdy mógłby się zgłosić *ad vocem*, szanowny panie. Jeżeli pan uważa, że nie otrzymał odpowiedzi na zadane pytanie, to poproszę pana dyrektora, aby się odniósł do poruszonej przez pana kwestii. Ponieważ nie ma innych zgłoszeń, wypowiedź pana dyrektora potraktuję jako ostatni głos w dyskusji.

Wiceprzewodniczący OZPTD Andrzej Olechnicki:

Panie przewodniczący, bardzo przepraszam, ale nie uzyskaliśmy od pana dyrektora odpowiedzi na pytanie, dlaczego Inspekcja Transportu Drogowego nie może sprawdzać, czy bramownice działają prawidłowo? Takie informacje pozyskaliśmy z ITD. Wszyscy omijacie firmę Kapsch jak złego ducha. Wygląda to, jakbyście się ich bali. Powiedzcie wprost, dlaczego tak jest?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Panowie sugerujecie wprowadzenie dodatkowej funkcjonalności do systemu, za którą należy zapłacić. System jest pomyślany w ten sposób, aby inspekcja kontrolowała użytkowników systemu, a umowa pomiędzy firmą Kapsch i GDDKiA jest z kolei skonstruowana w ten sposób, że to generalna dyrekcja kontroluje działanie firmy Kapsch. W tym wszystkim do niczego nie jest potrzebna Inspekcja Transportu Drogowego. Wystarczy odpowiedni kontrakt z firmą Kapsch, który funkcjonuje, i prowadzenie w jego ramach czynności kontrolnych.

Głos z sali:

To jest skandal.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę państwa, została udzielona odpowiedź. Panie przewodniczący, proszę o spokój. Padł zarzut, że nie udzielono odpowiedzi. Odpowiedź została udzielona. Nie oznacza to jednak, że musi ona pana w pełni satysfakcjonować.

Bardzo proszę, udzielam głosu panu posłowi Szmitowi.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, wydaje mi się, w nawiązaniu do wypowiedzi pana dyrektora, że my jako Komisja mamy prawo oczekiwać, iż państwo określicie termin, w którym przedstawicie swoje propozycje. Z jednej strony, mamy jasno sformułowane zastrzeżenia w związku z funkcjonowaniem systemu, a drugiej strony, przyznajecie państwo, że mimo pewnego poziomu akceptacji, to jednak jest problem i należy go rozwiązać. Ponieważ rozmawiamy o bardzo dużych pieniądzach i o sprawach ważnych w wymiarze społecznym, to określenie terminu, w jakim przedstawicie sposoby rozwiązania problemu, jest rzeczą niezbędną. Albo usłyszymy jasną deklarację na dzisiejszym posiedzeniu, albo będziemy musieli przyjąć jakiś komisyjny dokument, może dezyderat, w którym zapytamy się wprost, kiedy zaproponujecie propozycje rozwiązania istniejących problemów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu posłowi. Jeszcze pan przewodniczący Milewski, ale proszę, bardzo krótko. Staram się państwa dyscyplinować, ponieważ salę obrad mamy przyznaną na czas określony i za chwilę musimy ją opuścić.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Będę mówił krótko, panie przewodniczący. Chciałbym uzyskać jednoznaczną odpowiedź, ponieważ jadę do Rzeszowa na kolejne spotkanie branżowe i te tematy będą tam poruszane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Będę pana oczekiwał, panie przewodniczący.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Dobrze. Tymczasem, panie dyrektorze, w całym swoim wystąpieniu nie wskazał pan kraju, w którym nie płaci się za całą drogę, ale za poszczególne jej odcinki. Nie odpowiedział pan również na postawione pytanie, kto zapłaci, jeśli mając 11,5 tony nacisku zapłaciłem, a później jechałem drogą, gdzie jest dopuszczalne 10 ton, to czy w takim przypadku zapłacę karę? Nie odpowiedział pan również na temat drogi A18. Powoływał się pan na rozwiązania w innych krajach, ale nie do końca tam jest tak, jak pan mówił. Jeździłem swego czasu do Brukseli i wiem, że dąży się do tego, aby stosować jedno urządzenie w samochodzie, kompatybilne wszędzie, a nie żeby instalować w każdym kraju inny sprzęt.

Panie przewodniczący, jestem na tyle doświadczony, że nie oczekuję niczego nadzwyczajnego, chciałbym jedynie, aby GDDKiA oraz resort jednoznacznie określili swoje stanowisko, czy ja i moi koledzy zapłacimy karę na odcinkach, gdzie jest zmniejszenie do 10 ton oraz co się stanie z drogą A18? Odpowiedzi na te pytania nadal nie mam. Nie wiem, czy to są jakieś wyjątkowo trudne zagadnienia?

Panie przewodniczący i panie ministrze, dzieje się tak, że przedsiębiorcy i kierowcy dochodzą do porozumienia. Nie chciałbym, aby z tego wyniknęły jakieś sytuacje, po których będzie się nas oskarżać, że jesteśmy złośliwi i występujemy przeciw rządowi. W maju spotykamy się z kierowcami i będziemy o tych wszystkich sprawach rozmawiać i dlatego proszę, żeby pan dyrektor Waszkiewicz nie wprowadzał w błąd wszystkich tu obecnych, a poza tym oczekuję od pana Waszkiewicza odpowiedzi, co się stanie, jeśli będę miał przekroczony nacisk osi na niektórych odcinkach?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, wszyscy w naszym kraju jesteśmy zobligowani do przestrzegania obowiązujących przepisów. Jeśli nacisk na oś zostanie przekroczony, to podlega pan stosownej karze.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

To proszę mi powiedzieć, co mam zrobić? Mam rozładować samochód? Zapłaciłem za odcinek do Stargardu, a potem co? Rozładunek?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Opłata nie zwalnia z obowiązku przestrzegania przepisów. Nasza opłata jest wprowadzona za przejazd od dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 tony. Każdy pojazd powyżej 3,5 tony podlega opłacie. Jeżeli na drodze, na której jest nałożona opłata, znajduje się dodatkowe ograniczenie tonażu, np. do 10 lub 8 ton, to podlegają mu wszystkie jadące pojazdy. Muszą ponosić stosowną opłatę. Rozmawiamy o dwóch odrębnych sprawach, które są jednak ze sobą w pewien sposób powiązane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo panów przepraszam, pan przewodniczący Milewski obiecał mi, że zada tylko jedno pytanie, a tymczasem już doliczyłem się trzech.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Chwileczkę, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, kiedyś dyrektorem GDDKiA był pan Kotlarek. Udowadniał nam on bez przerwy, że jak jest ciepło, to samochody muszą stać. Wykazałem mu po długiej rozmowie, że nie ma racji. Dał się przekonać i puścił wszystkie pojazdy. Czy coś się stało w związku z tym? Nic się nie stało. Pan Kotlarek podszedł do sprawy po ludzku, a pan narzuca dyktat urzędnika. Takich urzędników ja sobie nie życzę i nie chcę płacić na takich urzędników, ani ja, ani moi koledzy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie przewodniczący Milewski, bardzo proszę o spokój i opanowanie się. Więcej nie udzielam już głosu nikomu. Proszę o spokój.

Szanowni państwo, po pierwsze, Komisja Infrastruktury posiada dobrą tradycję i doświadczenia we współpracy ze stroną społeczną. Myślę, że potwierdzą to wszyscy posłowie, bez względu na opcję polityczną, z której się wywodzą. Mam nadzieję, że podobne odczucia posiada także strona społeczna. Uważam, że wiele podejmowanych przez nas działań doprowadziło do rozwiązania szeregu problemów istotnych dla środowiska branżowego. Nie do przecenienia jest tu także rola strony rządowej, bez współpracy której niewiele moglibyśmy zdziałać. Wydaje mi się, że również dziś obradowaliśmy w duchu wzajemnego zrozumienia i chęci do współpracy.

W mojej ocenie, dziś również odbyło się coś na kształt wysłuchania publicznego. Wystąpienia stron były adekwatne dla przebiegu wysłuchania. Po zastanowieniu się nad całością zagadnienia mam propozycję dla pań i panów posłów. Wiąże się ona poniekąd z deklaracją pana dyrektora Waszkiewicza, którą – mam nadzieję – podtrzyma pan minister Jarmuziewicz, a mianowicie chodzi o to, że toczą się prace nad korektą stosownych zapisów dotyczących tematów dzisiejszej dyskusji. W związku z tym proponuję, aby ze strony Komisji został powołany zespół, który będzie współpracował ze stroną społeczną i rządową w celu wyjaśnienia wszelkich zgłoszonych dziś uwag. Nie twierdzę, że wszystkie kwestie muszą być ujęte w zmienionych przepisach, ale na pewno wszystkie wymagają omówienia i wyjaśnienia. Wspólna praca pozwoli nam na uniknięcie w przyszłości zarzutów, że coś przeoczyliśmy.

Ponieważ pan przewodniczący Żmijan zajmuje się tą tematyką, proponuję, aby on kierował pracami tego zespołu. Na członków proponuję pana posła Szmita i pana posła Polaczka, o ile oczywiście wyrażą zgodę. Uważam, że zespół w zaproponowanym trzyosobowym składzie mógłby na bieżąco współpracować z panem ministrem i z panem dyrektorem nad zmianą regulacji dotyczących omawianej dziś problematyki.

Czy wymienieni przeze mnie posłowie akceptują swój udział w pracach takiego zespołu? Jeśli wyrazilibyście panowie zgodę, to byłbym z tego powodu bardzo zadowolony. Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponowałbym, panie przewodniczący, żeby jednak, mimo wszystko, rozszerzył pan nieco skład tego zespołu. Osobiście deklaruję udział w pracach zespołu, bardzo się z tego cieszę, ale nie uważam, aby w sposób dominujący w składzie zespołu była reprezentowana opozycja. Warto, aby w pracach zespołu wziął udział ktoś z PSL, a może także z innych opcji politycznych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie pośle, zgłosiłem kandydatury osób, o których wiem, że zajmują się tą tematyką. Nie analizowałem składu pod kątem przynależności politycznej.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, odwołam się do pewnego przykładu. Po katastrofie kolejowej pod Szczekocinami minister powołał zespół do spraw poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tłumacząc się, że odbywa się to w ramach dialogu społecznego. Proponowałbym jednak, aby w naszym przypadku nieco skorygować tę formułę, choćby poprzez zbudowanie zespołu w oparciu o pełną reprezentację parlamentarną. Moim zdaniem, wszystkie ugrupowania, jakie zgłoszą akces do wzięcia udziału w pracach roboczych, powinny otrzymać szansę na uczestniczenie w nich. W innym przypadku możemy pozostać przy składzie trzyosobowym, ale zwracam uwagę, że wkraczamy w kompetencje rządowe. Nasze uwagi mogą uzupełniać pewne rozwiązania, ale z pewnością nie należy oczekiwać, iż zastąpimy przedstawicieli władzy wykonawczej. Już przysłowie mówi bowiem, że wóz konia nie zastąpi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę powiedzieć, że posiadam pewne doświadczenia w prowadzeniu takich prac, mam na myśli dyskusję, jaka toczy się pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad a środowiskiem przedsiębiorców ze sfery projektowo-budowlanej. Jak to działa? Pierwsze spotkanie odbyło się w ramach obrad podkomisji do spraw transportu drogowego i drogownictwa, na którym strony przedstawiły swoje problemy. Przypominało to trochę dzisiejsze obrady Komisji. Następnie wyznaczono okres, po upływie którego strony zobowiązały się do zaprezentowania protokołu zgodności oraz spraw, których uzgodnić się nie udało. Po tym miało nastąpić kolejne spotkanie, będące formą weryfikacji wykonanej pracy, ale główna praca odbywa się pomiędzy zainteresowanymi stronami. Jaka jest rola posłów w tym wszystkim? Nie jesteśmy katalizatorem, ale wyznaczamy rytm pracy, efektem której są konkretne wyniki w postaci uzgodnionych stanowisk. Gdybyśmy jako posłowie zaczęli wkraczać w relacje pomiędzy stronami, to, moim zdaniem, efekty prac byłyby dużo gorsze.

Powtórzenie tego schematu, który się sprawdził, czyli odesłanie do podkomisji, która zorganizuje ponowne spotkanie, na którym zostaną przedstawione racje stron i wyłonione zespoły robocze, powinno doprowadzić do opracowania i przyjęcia pozytywnego dokumentu satysfakcjonującego wszystkich zainteresowanych. Jeśli prace zakończyłyby się przyjęciem protokołu rozbieżności, wówczas moglibyśmy powrócić do tematu i ponownie zastanowić się, co dalej z nim zrobić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że pana wypowiedź stanowi odmowę wzięcia udziału w pracach zespołu. Mam rację, panie pośle?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

To tylko propozycja, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zgadza się, panie pośle. Ja przedstawiłem swoją propozycję, pan przedstawił swoją. Mamy dwie propozycje. Czy pańską należy traktować jako wniosek formalny?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W takim razie poddam go pod głosowanie. Kto jest za propozycją zgłoszoną przez pana posła Szmita? (5) Kto jest przeciwny? (11) Kto się wstrzymał? (0) Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie został przyjęty.

W związku z powyższym, zapytam członków Komisji ponownie – czy akceptują swój udział w zespole zaproponowanym przeze mnie? Oczywiście, rozszerzę tę propozycję o przedstawicieli innych klubów parlamentarnych, o ile wyrażą oni chęć udziału w pracach tego zespołu.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Naturalnie, że akceptujemy. Panie przewodniczący, przyjmujemy każdy pomysł, jaki może służyć poprawie sytuacji i przyczynić się do rozwiązania istniejących problemów. Jesteśmy „za". Moim zdaniem, zaproponowane przeze mnie rozwiązanie było lepsze, ale pokornie godzę się z wolą większości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Otrzymuję informację, że PSL nie zgłasza żadnego posła do prac w tym zespole. Czy jest ktoś z Sojuszu Lewicy Demokratycznej? Nikogo nie ma. Czy z Ruchu Palikota jest ktoś na sali? Też nie ma. Z Solidarnej Polski? Również brak.

Wszystko wskazuje na to, że w trzyosobowym zespole większość będzie po stronie opozycji, ale proszę mi wierzyć, że nie kierowałem się tego rodzaju kryteriami. Zgłoszeni przeze mnie posłowie znają się na tej tematyce i myślę, że najlepiej wykonają swoje zdanie. Tylko tym się kierowałem zgłaszając ich kandydatury.

Rozumiem, że jest akceptacja dla tego pomysłu? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję wszystkim za aktywny udział. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.